

Stadtbahnverlängerung Linie 4 Dürerstraße
Kritische Gegenlese von Pro Grün
zur Kosten-Nutzen-Analyse der BBVG
(„Vereinfachte Standardisierte Bewertung“ vom 28.3.19)
- Langfassung -

Auftragsnehmer: BBVG

Berichtersteller: PTV Group Karlsruhe

Datum: 28.März 2019, ausgehändigt 12.6.2019 mit Begleitschreiben

Vorbemerkung:

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 zur Dürerstraße ist nach heftiger öffentlicher Debatte 2017 aktualisiert und bestätigt worden (BPläne Nr. II/G20 - Ratsbeschluss vom 30.8.2007 und II/G 21 als planfeststellungersetzender BPlan).

Ziel ist die Vorab-Erschließung des Campus-Nord-Geländes, incl. der umgebenden „Wohngebiete von mittlerer Dichte“. Die Länge beträgt 1.240 Meter incl. zweier Haltestellen. Die Maßnahme wird auf 12,1 Mio € zuzügl Planungskosten (Stand 2016) veranschlagt.

Leitbild und Qualitätsmerkmale: „Die Schaffung von attraktiven öffentlichen Mobilitätsangeboten vor der Ansiedlung verkehrserzeugender Nutzungen wird in der Stadtplanung als außerordentlich wichtig gesehen. Daher soll die Maßnahme zeitnah umgesetzt werden, um der dynamischen Entwicklung des Gebietes gerecht zu werden. Perspektivisch sind im Gebiet außerdem weitere städtebauliche Entwicklungen ... zu erwarten.“ (S. 7)

Der Zuschussgeber (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe – NWL) verlangt eine Beurteilung des volkswirtschaftlichen Nutzens, angesichts des „relativ geringen Volumens“ von 12,1 Mio € aber nur in vereinfachter standardisierter Ausführung.

Mit dem BPlan-Beschluss ist der Beteiligung der TÖB, Verbände und der Öffentlichkeit jedenfalls formal Genüge getan. Der Verein Pro Grün hat sich in der Phase der Bedenken und Anregungen ausführlich beteiligt. Der Verein und seine Lesart des Berichts sind in keiner Weise als grundsätzliche oder konzeptionelle Kritik an einer Stadtbahn und deren Ausbau zu verstehen. Vielmehr geht es um die konkrete Kritik an einer einzelnen Kosten-Nutzen-Analyse, die man nur als Erfüllungshilfe für eine vorgefasste politische Entscheidung und als scheinbare und verfehlte Legitimation für eine millionenschwere Maßnahme verstehen kann.

Kritische Gegenlese

Im Folgenden wird der Bericht kritisch gegengelesen, weil er bisher nicht Teil der öffentlichen Diskussion, der politischen Beschlussfassung und Legitimation war; er dient dem Zuschussantrag *nach* den politischen Beschlüssen. „Gleichwohl ist bei Stadtbahnprojekten eine größtmögliche Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit geboten“ (o.a. Begleitschreiben).

Die grundsätzlichen Fragen aus der Sicht der Stadtgesellschaft/ Steuerzahler lauten ganz einfach:

1. Brauchen wir die Stadtbahnverlängerung Campus-Nord/Dürerstraße zur Erreichung der städtebaulichen Ziele wirklich?
2. Welche ungewollten – oder gewollten – Nebenfolgen werden oder könnten eintreten?
3. Sind die Annahmen/ Behauptungen über die „Dynamik“ des fraglichen Gebiets und „weiterer städtebaulicher Entwicklungen“ als Prognosen zwingend?

Die aktuelle Standortentscheidung über die neue Medizinische Fakultät entlang der Morgenbreite ist ganz ohne künftigen Stadtbahnanschluss erfolgt; stattdessen gibt es nur Busse der Linien 61/ 62/ 57/ 58 (Haltestellen „Wellensiek“ und „Studentenwohnheim“) oder einen längeren Fußweg zur Stadtbahnhaltestelle „Universität“ (Linie 4). Dieser Beschluss der Uni-Leitung für einen ganz anderen Standort (Stammgelände) als auf dem Campus Nord zeigt schlaglichtartig, wie „dynamisch“ die Entscheidungen selbst sein (bzw. getroffen werden) können.

Ein Gebiet ist niemals „dynamisch“, sondern es sind die Entscheidungen, von Menschen getroffen und also *änderbar*.

Der Bericht gehört zwar „letztendlich zur Realisierung eines bereits genehmigten Vorhabens“; in Vorbereitung des Zuschussantrags gehört er zu den Informationen, „die das *Erfordernis der Erweiterungsmaßnahme unterstreicht*“. Damit ist die Interpretation des Berichts durch Politik und Verwaltung nicht mehr ergebnisoffen, sondern politisch präjudiziert. („Erfordernis der Erweiterungsmaßnahme“ unterstrichen, „Vorgegebene Verfahrensanleitung“, „inhaltlich kontinuierlich durch die Stadt Bielefeld und der moBiel GmbH begleitet“, S. 7)

Zugleich soll die kritische Gegenlese prüfen, ob der Bericht für die Entscheider in der Politik – ggf. mit Unterstützung durch die fachkundige Verwaltung – wenigstens im Nachhinein verständlich und plausibel ist.

(Gegenleser ist der Gemeinnützige Verein Pro Grün Bielefeld, der seit 42 Jahren mit Fragen der Stadtgestalt und des Schutzes der freien Landschaft befasst ist und als Mitglied der LNU ein zu beteiligender Verband nach dem Bundesnaturschutzgesetz und nach dem Landesnaturschutzgesetz NRW ist.)

1. Beginn der K-N-Analyse erst auf Seite 20 ff (von 34)

Beim Lesen fällt als erstes auf, dass bis Seite 19 (von 34) lediglich aufwändig die Maßnahme selbst vorgestellt wird (Kap. 3-4: Technische Beschreibung, Untersuchungsgebiet). Dieser Aufwand ist für die Fragestellungen und den Vergleich von Kosten und Nutzen für die zwei Varianten („Mitfall“ und „Ohnefall“) von geringem Belang.

2. Die wirklichen Streitfragen

Als zweites fällt auf, dass wirkliche Streitfragen im K-N-Vergleich wie z.B. die Fußwegeentfernungen „mit“ und „ohne“, die Überlastung der ÖPNV-Fahrzeuge während der massiven Uni-Stoßzeiten, die Verlängerung der Fahrzeiten, die Überlastung und Vulnerabilität der Stadtbahntunnel- und Trassen, die Zwangsfahrt aus der Dürerstraße zur Innenstadt und zum Hbf über die Universität (mit längerer Fahrzeit und vollen Zügen anstelle vorhandener zielreiner Buslinien) u.ä. nicht in Frage gestellt werden.

3. Wertende Aussagen bereits im Vortext

Im Text finden sich bereits vorab (!) wertende Aussagen ohne Begründung oder genauere Bestimmung in Aussageform (z.B. dreimal auf Seite 9: „können nicht“, „ist nicht zu erreichen“, „wesentliche Voraussetzung“):

a) „Allein mit den vorhandenen Haltestellen, wie die Station Wellensiek oder die bestehende Busanbindung an der Dürerstraße, *können* die prognostizierten Verkehrszahlen *nicht* in der beabsichtigten *hohen Qualität* abgewickelt werden“;

b) „Eine fußläufige Erschließung des Hochschulcampus Nord *ist* – trotz der höheren Umweltverträglichkeit – *keine adäquate Lösung*, um die ambitionierten Ziele der Stadt Bielefeld zu erreichen.“

c) „Die Stadtbahnverlängerung und der Ausbau der Dürerstraße ... bilden daher eine *wesentliche Voraussetzung* für die weitere Entwicklung des Hochschulcampus Nord.“

Derartige Vorab-Wertungen und –festlegungen sind methodisch unzulässig.

4. Eingriff in die freie Landschaft

Ein öffentlicher Streitpunkt ist der Eingriff durch den Stadtbahnbau in die freie Landschaft, und zwar stetig und auf Dauer. Im Bericht wird dies aber auf den Aspekt Betrieb/Vorbeifahrten eingeschränkt: „Zur Minderung der optischen Auswirkungen des Stadtbahnbetriebs (Vorbeifahrten) einerseits und der Vermeidung der Einsehbarkeit der Wohngärten andererseits *ist* die Errichtung von Sichtschutzwällen *erforderlich*.“ (S. 14)

Dagegen werden andere Aspekte der Umweltverträglichkeit nur noch aufgezählt: Lärm (mit Verweis auf ein Schallgutachten), Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutz; diese seien „in die Umweltprüfung eingeflossen.“ (S. 15). Vom Durchgriff auf die landwirtschaftlichen Flächennutzungen incl. der Beschaffung von Ersatzflächen,

insbesondere in Folge der erwarteten „weitere städtebaulichen Entwicklung“ wird gar nicht gesprochen. Wohl aber fließt diese – als positive Erwartung – in die Bewertung der Stadtbahnverlängerung ein.

Die Belange von Natur und Landschaft bleiben aber Teil der Abwägung und Bewertung und sind damit inhaltlich nicht einfach dauerhaft und heilbar „weggebündelt“. Die „weitere städtebauliche Entwicklung“ außerhalb des Campus Nord ist nicht Gegenstand der Maßnahme, wohl aber erwartete und präferierte Folge.

5. Baukosten ohne Risikozuschläge eingefroren

Bau(und Unterhaltungs)kosten sind für einen K-N-Vergleich stets von zentraler Bedeutung; die öffentliche Aufmerksamkeit ist in dieser Hinsicht durch andere Großvorhaben in Deutschland geschärft.

Die Investitionen sind im Bericht „mit Preisstand 2016“ kalkuliert (12,1 Mio €). „Aufgrund des bereits sehr fortgeschrittenen Planungsstandes wurden keine weiteren Risikozuschläge berücksichtigt.“ (S. 16) Dies erscheint realitätsfern und also gewagt, a) weil die üblichen Kostensteigerungen nicht nach dem Planungsstand, sondern erst nach und nach im Vollzug der Maßnahme offenbar werden, b) weil der Kapitaldienst für den Grunderwerb nicht gerechnet wird (jedenfalls wird dies nicht thematisiert, auch nicht im Abschnitt „Kapitaldienst“ – Möglicher Grund: Nichtöffentlichkeit bei Grundstücksgeschäften?).

Die Verfügbarkeit ist für die K-N-Analyse aber von Bedeutung, zumal im Vergleich mit der Nullvariante („Ohne-Fall“: hier als ersparte Kosten Grunderwerb). Und die Baukosten (und der spätere Kapiteldienst) klären sich nach aller Lebenserfahrung – zumal nach mehreren Jahren ab 2016 gerechnet und in einer Hochkonjunktur bei den Baufirmen – erst später. Die erwartete städtebauliche Entwicklung wird ebenfalls erhebliches Kapital erfordern und sollte – als Erwartung – mindestens erwähnt werden (erwartete oder nicht erwünschte Nebenfolgen).

5. Verkehrsaufkommen

Es werden die Einwohnereckwerte von 2017 (von 336.200 in 2017 auf 347.700 in 2030) zugrunde gelegt, außerdem das städtische Verkehrsmodell mit dem Analysefall 2018 und einem Prognosefall 2030 sowie für alle Verkehrssysteme (SPNV=Schiene-Personen-Nahverkehr, Stadtbahn und Bus).

Im Einzugsbereich der neuen Stadtbahnhaltestelle Lange Lage liegt das Erweiterungsgebiet des Campus-Nord (Anm: dieser zentrale Satz auf S. 18 ist syntaktisch völlig unverständlich formuliert). Andererseits „Auch die bestehenden Gebäude des Campus Nord sind fußläufig erreichbar.“ Über die neue Stadtbahnhaltestelle Schlosshofstraße werden „Wohnviertel mittlerer Dichte erschlossen.“ An dieser Stelle müsste für einen Vergleich der „Ohne-- und der „Mit-Variante“ zwingend erwähnt werden, dass diese Wohnviertel mittlerer Dichte bereits zur allgemeinen Zufriedenheit mit zwei Buslinien erschlossen sind; diese erreichen den Hbf bereits heute schneller als die geplante Stadtbahn mit dem künftigen Umweg über die Universität.

Das Nachfragepotenzial wird fiktiv/ scheinpräzise berechnet mit (erwarteten) neuen Gebäuden („Baufelder 1, 2, und 3“) für 1.227 plus 1.563 = 2.800 Personen. Auch in den bestehenden Gebäuden (das wäre ja wohl die FH, die aber bereits über die Haltestelle „Wellensiek“ an die Stadtbahn angebunden ist) wird mit einem Wachstum gerechnet, „so dass dort von 10.144 Personen ausgegangen wird“, außerdem von „279 Besuchern“ (S. 18f). Dies wird als „verbesserte Datengrundlage“ zur Erarbeitung „realistischerer Angaben“ bezeichnet.

Kritisch würde man diese Modellierung bzw. Prognose und Bewertung („realistischere Angaben“) als unernste *Scheingenauigkeit* bezeichnen; als Gutachter sollte man entsprechend auch sprachlich relativieren.

6. Der „Ohne-Fall“ und der „Mit-Fall“

Der „Ohne-Fall“ wird nicht wirklich als Option behandelt („nur theoretische Annahme“), weil der B-Plan II/ G20 für den Campus-Nord bedingend festsetzt, dass vorab die Stadtbahn zur Dürerstraße verlängert wird, verbunden mit dem „Ausbau der Dürerstraße“ (B-Plan II/G 21).

Hier liegt offenkundig der politische, aber nicht unbedingt fachliche Dreh- und Angelpunkt aller Diskussionen. Dann sollte man hier auch nicht zwanghaft *inhaltlich* nachrüsten.

Diese „theoretische Annahme“ wird nur deshalb – auf einer einzigen Seite (S.20) – aufgegriffen, weil sonst der Mit-Fall mit nichts zu vergleichen wäre.

Die „Mobilitätsstrategie 2030“ hat das Ziel, den Umweltverbund von heute 50% auf 75% aller zurückgelegten Wege zu steigern. Der ÖPNV kann aber sowohl durch „Stadtbahnerweiterungen als auch durch eine deutliche Angebotssteigerung im Busbereich“ an Attraktivität gewinnen. (S.20)

Der Mit-Fall enthält v.a. die Verkürzung der vorhandenen Buslinien (25/6, 31) zugunsten der neuen Stadtbahn-Haltestelle „Schlosshofstraße“.

Von einem möglichen „Lückenschluss“ zur Stadtbahnlinie 3, ist hier nicht die Rede; dieser hat sich seit längerem fast unbemerkt in die noch informelle Diskussion um Bebauung von Teilen der Babenhauser Feldmark eingeschlichen (s.o.: „Perspektivisch sind im Gebiet außerdem weitere städtebauliche Entwicklungen ... zu erwarten.“ Der Baudezernent erklärt aber im Juni 2019: „Wir stehen erst ganz am Anfang und haben noch gar nicht mit den Landwirten gesprochen“)

Hier werden Fakten und Zwangspunkte vorbereitet, die mehr zufällig öffentlich werden (dieses Öffentlichwerden wurde dann auch prompt von einzelnen Politikern bedauert). Man spricht von zwei Haltestellen und denkt bereits an großräumige Lückenschlüsse und nachfolgende Besiedlung. Plötzlich stehen Gutachten dazu im Raum, ohne dass die Politik dies diskutiert und in Auftrag gegeben hätte.

7. Fahrzeugtypen und Personalkosten

Die betroffenen Linien werden durch Gelenkbusse mit 107 Plätzen (Linie 25/6 und 31) bzw. den Standardlinienbus mit 70 Plätzen (Linie 57/8) bedient; die Stadtbahn soll mit dem Typ VAMOS mit 230 Plätzen fahren. Dies ist insofern von Bedeutung, als Busse bezogen auf die jeweils maximal möglichen bzw. realisierten Beförderungsfälle mehr Personal erfordern, also insoweit teurer sind.

Die Stadtbahn befördert wegen der höheren Platzkapazität mehr Fahrgäste als der Bus, bei weniger Fahrzeug-km/Jahr werden also mehr Platz-km/ Jahr geleistet (S. 26). Dem wäre aber der höhere Kapitalbedarf der Stadtbahn (Investition, Kapitaldienst, Trassenpflege) gegenzurechnen. Effekte sind zudem nur für den „Mit-Fall“ von zwei neuen Haltestellen zu veranschlagen und dürften sich praktisch aufheben.

8. Verbesserungen/ Verschlechterungen und Fahrgast-Prognose

Die Verlängerung der Linie 4 soll für die Fahrgäste „auf vielen Relationen Vorteile“ bringen:

- Verkürzte Reisezeiten (?) vom Campus Nord und auf „allen angeschlossenen Gebieten“ zum Hbf
- Komfortvorteile Schiene (?)

Es gibt aber auch Verschlechterungen durch das reduzierte Busnetz:

- FH – Universität
- Umgebung Schongauer Straße und Dürerstraße bis Universität
- FH bis in andere Bezirke (Gellershagen, Großdornberg)

Es wird lediglich vom Einzug der alten Wendeschleife gesprochen, nicht aber von deren möglicher Folgenutzung als P+R-Platz. Damit wäre verkehrspolitisch ein großer Schritt für den PKW-Verkehr aus Richtung Westen und den möglichen Umstieg zu tun; das wäre zweifellos von großem Nutzen bei geringen Kosten (Verfügbarkeit gegeben).

Prognose neue Fahrgäste: 243 Personen / Tag für den ÖV (davon werden teilweise vom PKW verlagert 74 Fahrgäste/Tag, und neue Fahrten angereizt durch attraktives Angebot: 169 Personen / Tag). Bei Besetzung von 1,3 Personen pro PKW werden **56 PKW-Fahrten / Tag vermieden** (S. 23/4).

Daraus wird ein volkswirtschaftlicher Nutzen abgeleitet in Höhe von 131.000 €/Jahr (PKW-Betriebskosten 88.000 €, Unfallfolgekosten 34.000 €, CO₂-Emissionen 51 Tonnen/Jahr = 7.600 €/Jahr, Schadstoffe 1.600 €/Jahr. PKW-Betriebskosten und Unfallfolgekosten wären aber ebenso gut der privaten Hand zuzurechnen). Zur Relation: Pro Einzelperson wird in Deutschland derzeit mit einem CO₂-Ausstoß von insgesamt ca. 12 t/Jahr gerechnet.

In einer kritischen Bewertung wäre das – auch hier mit einer erstaunlichen Scheingenaugigkeit – eine vernichtende Prognose, gemessen am geplanten Aufwand einer Stadtbahnverlängerung. Schließlich kann nur die Ersparnis angerechnet werden, die fiktiv durch die zwei neuen Haltestellen erzeugt würde.

9. Reisezeitanstieg

Die Reisezeit steigt bei Erwachsenen in der Summe um 31 Stunden/Werktag, im Schülerverkehr um 8 Stunden/Werktag. Volkswirtschaftlich bilanziert: Anstieg Reisezeit pro Jahr 11.356 Stunden. In Geld ausgedrückt macht der Nutzenrückgang wegen der Reisezeitdifferenz minus 80.000 €/Jahr.

Das ist nicht absolut viel; es gibt noch viele andere Risiken für Reisezeitverlängerungen/ Verspätungen, z.B. Leitungsschäden oder Verstopfungen der Tunnel. Wenn man den Bericht im Detail prüft und akzeptiert, erkennt man aber auch hier einen relativ geringeren Nutzen der Stadtbahnverlängerung.

10. Einnahmen aus zusätzlichen Fahrgelderlösen

Ein Nutzen wird darin gesehen, dass bei zusätzlichen Mobilitätsangeboten zusätzliche Fahrten und Fahrgelderlöse zu erwarten seien. Man kommt nach einer standardisierten Berechnung auf 169 Fahrten/ Werktag, entsprechend 61.000 €/Jahr (S. 26). Eine solche Summe ist fast nichts. Es entspricht zudem nicht der offiziellen Politik zur Verkehrswende, die Fahrten/ Tarife billiger zu machen und gerade keine höheren Einnahmen zu erzwingen.

Zusätzliche (geringe) Einnahmen sind also kaum ein Argument für den „Mit-Fall“, weder politisch noch faktisch.

11. Fahrzeug-Reserven, Unterhaltungskosten, Personalkosten, Investitionen (ohne Preissteigerung)

Der Bericht berücksichtigt den erhöhten Bedarf an Reservefahrzeugen bei der Stadtbahn, einen verminderten Reserve-Bedarf für Busse. Der Kapitedienst würde sich im „Mit-Fall“ leicht erhöhen (182.000 €/Jahr). (S. 27)

Laufleistungskosten (Energieverbrauch) und Emissionen liegen sehr eng beieinander (S. 28) und können außer Betracht bleiben.

Dagegen sind die Personalkosten beim Busbetrieb höher; im „Mit-Fall“ sinken sie im Umlauf aller betroffenen Linien um 647.000 €/Jahr.

Dies wird allerdings in dieser Größenordnung wieder nahezu kompensiert durch den Kapitedienst (389.000 €/Jahr) und die Unterhaltungskosten (99.000 €/Jahr) für den neuen Fahrweg. (S. 29)

Die vorgelagerten Investitionskosten sind im „Mit-Fall“ mit 13.337 Mio € (incl. Planungskosten) erheblich (auch wenn sie für den Zuschussgeber „als relativ geringes Volumen“ erscheint – der Steuerzahler wird dies für nur 2 neue Haltestellen und für nur 1,24 km im Ganzen anders sehen). Zudem sind „natürlich“ Preissteigerungen trotz der rechnerischen Einfrierung auf den Stand 2016 zu erwarten.

12. Unfallkosten

Unfallkosten für den PKW-Verkehr verringern sich durch vermiedene Fahrten nach dem vorgegebenen Rechnungsverfahren um 34.000 €/Jahr (unklar bleibt für den Leser, auf welche Fahrleistung sich dies bezieht – auf die neue Strecke von 1,2 km oder auf hoch variable Herkünfte oder auf jeden PKW?) Akute Kosten sind – neben den Vorhaltekosten von Unfallkliniken, Notärzten und Verkehrsgerichten – außerdem größtenteils privat). Bei den eingesparten Bussen ergäbe sich ein Minus an Unfallkosten von 66.700 €/Jahr, die Stadtbahn hat deutlich höhere Unfallkostensätze (plus 91.500 €/Jahr) (S.31). Im „Mit-Fall“ gleicht sich dies aber angesichts einer geringen Summe von 9.200 €/Jahr aus und kann unberücksichtigt bleiben.

Die Stadtbahn ist im Falle eines Unfalles/ einer Störung teurer, die Folgen in Zeit und Geld größer. Das Schienennetz ist starr, empfindlich und verletzlich; es genügt die Störung an einem Fahrdraht für einen absoluten Zeitverlust z.B von 4 Stunden über die Störungsstelle weit hinaus. Das sollte zumindest mit veranschlagt werden.

12. „Umweltfolgen“

Als „Umweltfolgen“ gelten im Bericht nur die Emissionen. Hier ergeben sich relativ und absolut nur geringe Einsparungen/ Vermeidungen:

Die reduzierten PKW-Fahrten ersparen 51 t/Jahr, die reduzierten Busfahrten vermeiden 18 t/ Jahr. In Geld ausgedrückt resultieren daraus 1.600 €/Jahr (PKW) bzw. 600 €/Jahr (ÖPNV). (S. 31)

Diese Zahlen für den „volkswirtschaftlichen Nutzen“ sind in der Form vernachlässigbar, scharf ausgedrückt; sie sind lächerlich gering.

Alle anderen Umweltfolgen, die sich unmittelbar aus dem Anreiz eines Lückenschlusses ergeben, v.a. Lärm, Zerschneidung, Besiedlung, neuer Verkehr, neues Gewerbe und Infrastruktur werden an dieser Stelle nicht erwähnt. Auch wenn man dies als geringfügig betrachtet, muss es abgewogen werden, gerade auch für die Weichenstellungen weiterer Planungen.

14. Bewertungs-Ergebnis

Insgesamt wurden 13 Parameter „gemessen“ und monetär bewertet. Es ergab sich ein *Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,09*; ein Nutzen wird also erst an der zweiten Stelle hinter dem Komma sichtbar. Dieser Quotient wäre durch die 13 und weiteren Stellschrauben leicht nach oben oder nach unten zu verschieben („passend machen“)

Kommentiert wird dies im Bericht aber wie folgt: „Die Bewertung zeigt, dass die geplante Maßnahme mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,09 volkswirtschaftlich sinnvoll ist.“ (S.32). – Richtiger wäre zu sagen: Man kann bei einer entsprechenden Auswahl der Parameter und Rechenverfahren sowie der Bewertung/ Interpretation ein gewünschtes Ergebnis herbeirechnen.

Das zitierte Fazit („volkswirtschaftlich sinnvoll“) geben die Zahlen nicht her, zumal sie einer „vorgegebenen Verfahrensanleitung“ folgen und „inhaltlich kontinuierlich durch die Stadt Bielefeld und der moBiel GmbH begleitet“ wurden. Das mag/wird formal korrekt sein, relativiert aber den Wert der Berechnungen und Bewertungen. Eine Reihe von Parametern wurde nicht oder unvollständig veranschlagt (z.B. Fahrzeitenverlängerung, Wegfall von Busverkehren, keine Berechnung von Fußwegen „ohne“ und „mit“, Unsicherheit über die Bedarfe im Rahmen von Prognosen, unvalide bzw. geringwertige Befunde). Auch die Personalunion von Baudezernent der Stadt und Prokurist der BVBG hat sicher für eine „inhaltlich kontinuierliche Begleitung“ gesorgt.

Der errechnete Kosten-Nutzen-Quotient beträgt 1 : 1,09; er ist äußerst gering und statistisch fast willkürlich. In einer aktuellen Fallstudie der „Zeit“ 30/2019, S.19) wird genau dieses K-N-Verhältnis (1,07) für eine überflüssige Straße (hier: B 303 im „schwäbischen Nirgendwo“/ Ortsumgehung Schirnding) vorgefunden, anstelle etwa eines NKV von 7,6 für den Ausbau der B 66 in Bielefeld. Die überflüssige Straße soll trotzdem gebaut werden, Grund: Unbedingter Bauwille. „Mit der parlamentarischen Verabschiedung der Bedarfspläne sind die jeweiligen Maßnahmen vom Gesetzgeber legitimiert.“ (Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium)

Drei weitere Bewertungen im Fließtext des Berichts geben sich vorsichtiger:

- „Die Nutzen ergeben sich aus dem Saldo der PKW-Betriebskosten und der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsangebote.“
- Aber: „Über alle Fahrgäste steigen die Reisezeiten, da im Ohne-Fall ein attraktives Busangebot angesetzt wurde. Dies führt zu einem negativen Reisezeitnutzen.“
- Die Kosten steigen durch die Maßnahme bei der Infrastruktur, sinken jedoch beim ÖV-Betrieb durch die eingesparten Leistungen im Busverkehr. In den hohen Einsparungen bei den ÖV-Betriebskosten liegen wesentliche Teile des positiven Ergebnisses begründet.“

Interessant ist eine der wenigen Interpretationshilfen im Bericht: „Sensitiv wurde untersucht, um wie viel die Infrastrukturkosten steigen dürfen, bis der Nutzen-Kosten-Quotient von 1,0 gerade erreicht wird. Dieser Wert wird erreicht bei einer Kostensteigerung der Investitionssumme um 7% - unter der Annahme, dass alle Kostenpositionen gleichmäßig (jeweils um 7% bei Preisstand 2016) steigen.“ Das ist Klartext: Man will einen Quotienten von 1,0 und mehr erreichen und veranschlagt dazu passend die Kostensteigerungen in der Investitionssumme.

Diese Annahme fällt in die Kategorie der **Kontingenz: Kann sein, kann auch nicht sein.**

Entsprechend wenig belastbar ist dann der letzte Satz in der zusammenfassenden Bewertung: „Kostensteigerungen aufgrund allgemeiner Preissteigerungen im Baugewerbe sind für die Standardisierte Bewertung jedoch nicht relevant, da alle Kosten immer auf das Jahr 2016 mit entsprechenden Baupreisindizes zurückgerechnet werden. Das heißt, nur Kostensteigerungen durch unvorhergesehene Maßnahmen spielen hier eine Rolle und würden das Bewertungsergebnis ändern.“ (S. 33)

(Im Falle von „Stuttgart 21“ sagt der heutige Bahn-Chef 2018: *„Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen.“*)

Jeder Praktiker wird über dieses Verfahren der „Zurückrechnung“ erstaunt sein. Auch die Finanzpolitiker werden diese Setzung – entgegen aller Lebenserfahrung – als paradisisches Wunschdenken oder als Finanzjonglage ansehen. Abgerechnet und bezahlt wird nämlich am Schluss. Und Kostensteigerungen sind dann – außerhalb der standardisierten Bewertung – sehr wohl relevant.

15. Fazit:

Vorab gesetztes Ergebnis ohne Logik im Meinungsbildungs- und Beschluss-Prozess – „Das Konzept der NKV ist pervertiert“ (Die Zeit 30/2019)

Der hier gegengelesene Bericht über Kosten und Nutzen einer Stadtbahnverlängerung um 1,2 km für ca. 13,337 Mio € (Stand 2016) hat den Beschlussgremien 2007 und 2017 nicht vorgelegen, weder als Kosten-Nutzen-Analyse noch als vergleichende Nutzwertanalyse; er datiert selbst erst aus dem März 2019. Eine Nullvariante wurde gar nicht ernsthaft in Erwägung gezogen, weil der politische Beschluss von 2007 und 2017 fachlich nicht in Frage gestellt wurde; ein „Nicht-Fall“ (Nullvariante) wurde nur „theoretisch“ erwähnt (S.20), damit man etwas zum Vergleichen hatte.

Der Bericht ist also erst lange nach den Ratsbeschlüssen zur Vorlage an den Zuschussgeber gefertigt worden; er ist daher politisch von Anfang an und auch jetzt nicht mehr wirksam. Das liegt auch daran, dass der Beschluss von 2017 nur eine Bestätigung des Beschlusses von 2007 war, weil dafür der unbedingte politische Wille bestand und eine ergebnisoffene Analyse und Bewertung nicht erwünscht war. Auch eine öffentliche Diskussion in der Sache war nicht erwünscht und hat nicht stattgefunden bzw. wurde sogar offensiv behindert.

Bedenken und Anregungen im Verfahren und bei sog. „Bürgerdialogen“ wurden weitgehend zurückgewiesen und abgeblockt. Weitergehende Diskussionen (z.B. über behauptete Projekte im Campus-Nord, über alternative Standorte auf dem Uni-Stammgelände, über eine mögliche Bebauung auf landwirtschaftlichen Flächen in Babenhausen, deren „Dynamik“ und deren Verfügbarkeit, über einen „Lückenschluss“ der Stadtbahnlinien 3 und 4 u.v.m.) wurden ebenfalls regelmäßig abgeblockt.

Dies hat eine Verkrustung und Verhärtung der politischen Debatte bewirkt; diese „Debatte“ und sog. „Dialog“ wurde zum Dauerstreit und führt zu einer Durchsetzungsplanung.

Die kritische Gegenlese hat zahlreiche Defizite aufgedeckt. Diese sind z.T. durch das Verfahren einer „vereinfachten und standardisierten Bewertung“ begründet vor allem aber durch den wahren Zweck, nämlich die Bezuschussung.

Durch die fehlende Diskussion und lange auch fehlende Öffentlichkeit hat der Bericht aber den Nimbus eines Gutachtens, der weiteres Nachfragen erübrigt und geradezu verbietet („Ich glaube nur Gutachtern“, hat ein führender Ratspolitiker gegenüber dem Verein Pro Grün geäußert; „Dafür haben wir keine Zeit“, sagte ein anderer Ratspolitiker über das Angebot, ausformulierte kritische Punkte zur Campus Nord-Entwicklung im Print-Format entgegenzunehmen; auch ein Link auf die homepage www.bielefeld-natuerlich.de wurde vom Büro des OB abgelehnt). Dies ist derzeit übrigens an vielen Stellen in Deutschland

gängige Praxis, immer dann, wenn man noch immer an bloße Machtentscheidungen glaubt. Eine sachferne Vorstellung auch in der parlamentarischen (also nicht direkten) Demokratie ist die paternalistische top-down-Äußerung des Oberbürgermeisters: „Wir müssen die Bürger mitnehmen“.

Die geplante Stadtbahnverlängerung ist jedenfalls durch das Zahlenwerk *nicht* zweifelsfrei und signifikant positiv zu bewerten; leichte Veränderungen („Stellschrauben“) in den vorgegebenen Bewertungen würden dies sofort offenbaren. Einschränkungen werden im Bericht vorsichtig auch formuliert (und sind oben zitiert).

- Zum Beispiel wäre der Verweis auf geringfügig höhere Fahrgelderlöse durch neue Fahrgäste (S. 26: 61.000 €/Jahr) nicht mehr Stand der Verkehrs-Diskussion und ein Schein-Nutzen. Stattdessen wäre hier ein Hinweis auf Senkung der Tarife, besonders drastisch im Umland-Verbund, angezeigt; das wäre ein prüffähiges Argument zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und die Verkehrswende in der Innenstadt.
- Anderes Beispiel: Die jetzige Wendeschleife am Lohmannshof soll zurückgebaut werden (S.10); hier wäre Gelegenheit für einen dringend notwendigen P+R-Standort für den PKW-Verkehr aus Westen. Die freiwerdende Fläche wäre verfügbar und ist derzeit nicht naturnah.
Großer Nutzen. Geringe Kosten. Und ein Zeichen/Symbol für die Verkehrswende auch im Bestand.

Daher ist der Verdacht begründet, dass der politisch selbst gesetzte Zwangspunkt, nämlich das Junktim zwischen den beiden BPlänen (Campus-Nord-Bebauung nur, wenn Stadtbahn) überflüssig ist und zukünftig für andere Zwecke im Hintergrund umgenutzt wird (neuer Stadtteil, Stadtbahnverbindung Linienverbindung 3 und 4). Signifikante Nachteile werden im Bericht kaum bis gar nicht beschrieben, weil es um die Gewährung eines Zuschusses (und nicht um die Abwägung und kritische Analyse der Maßnahme) ging. Aber wo es passt, wird sehr wohl mit anderen Argumenten agiert (z.B. minimale vermiedene Unfallschäden bei Privat-PKW).

Es handelt sich aus unserer Sicht um eine **ergebnisorientierte Rechenmethodik**, die zu einem gewünschten Ergebnis geführt wird. Dieses Ergebnis soll mindestens 1:1,07 lauten. Dabei wäre dies nur ein minimaler Nutzenvorteil, der lediglich die Anforderung der Zuschussvergabe erfüllen kann, nämlich überhaupt irgendeinen Nutzen zu behaupten. Weiter belastbar ist er nicht. (Der Kosten-Nutzen-Quotient bei der B 66 neu in Bielefeld lag bei 1:6, s.o., und diese Straße ist bis 2030 nicht in Sicht.)

Zugleich werden weiter gehende Planungsüberlegungen nicht oder nur scheinbar offengelegt, ohne dass hier ein Konzept erkennbar wäre. Die Gründung eines neuen Stadtteils („Stadtraumes“) über vereinzelte Lückenschlüsse hinaus wäre dringend und von Anfang an eine gemeinsame Aufgabe für die Stadtentwicklung in Bielefeld; aber auch hier wird zögerlich und hinten herum, jedenfalls an der politisch und fachlich interessierten Öffentlichkeit vorbei agiert.

Nun stellt sich die Frage, wie die kritische Gegenlese in den künftigen politischen Prozess eingespeist werden kann, ohne das politische Klima weiter zu belasten.

(Immerhin war nun durch die Herstellung von „größtmöglicher Transparenz“ durch den Maßnahmeträger BBVG die Gegenlese überhaupt möglich (inzwischen ist in der BV Dornberg davon die Rede, dass der Bericht doch digital veröffentlicht wird).

Einerseits ist die Kritik nicht erwünscht, andererseits lässt sie sich nicht verhindern.

Vertrauen zurückgewinnen und die Kräfte auch der Zivilgesellschaft nutzen – das könnte die Formel sein.